

ABSTRACT OF JAPANESE UTILITY MODEL LAID-OPEN NO. JP05-16449U

In a mounting structure for pedal pad, a plate-like weight member 16 is fixed in the lower portion 1b of the end of a lever 15. A portion-to-be-engaged 16a is formed in the weight member 16. An engaging portion 17f is formed in on the lower face of a pedal pad 17. The pedal pad 17 is mounted to the weight member 16 by engaging the engaging portion 17f with the portion-to-be-engaged 16a.

(19)日本国特許庁 (J P)

(12) 公開実用新案公報 (U)

(11)実用新案出願公開番号

実開平5-16449

(43)公開日 平成 5 年(1993) 3 月 2 日

(51)Int.Cl. ⁵	識別記号	庁内整理番号	F I	技術表示箇所
B 6 0 K 26/02		7140-3D		
G 0 5 G 1/16		8009-3 J		

審査請求 未請求 請求項の数 1 (全 3 頁)

(21)出願番号 実願平3-63129

(22)出願日 平成 3 年(1991) 8 月 9 日

(71)出願人 000003997

日産自動車株式会社

神奈川県横浜市神奈川区宝町 2 番地

(72)考案者 富川貴幸

神奈川県横浜市神奈川区宝町 2 番地日産自動車株式会社内

(72)考案者 水間博之

神奈川県横浜市神奈川区宝町 2 番地日産自動車株式会社内

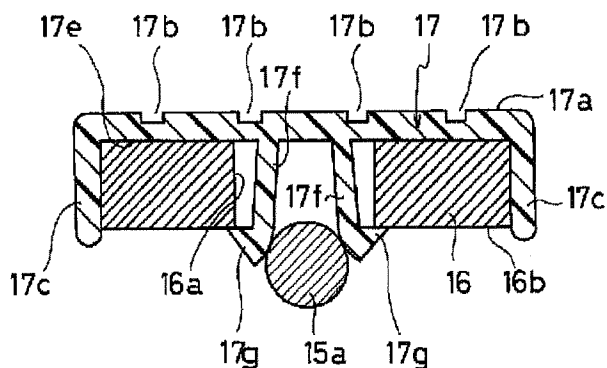
(74)代理人 弁理士 西脇 民雄

(54)【考案の名称】 ペダルパッドの取付構造

(57)【要約】

【目的】 簡単な構成でありながら、ワンタッチでレイアウト上の制約をほとんど受けることなくウエイト部材をペダルパッドに取り付けることができ、しかもウエイト部材の重量設定を広い範囲で設定することができるペダルパッドの取付構造を提供することを目的とするものである。

【構成】 レバー 1 5 の端部たる下方部 1 b には板状のウエイト部材 1 6 が固定され、ウエイト部材 1 6 には被係合部 1 6 a が形成され、ペダルパッド 1 7 の下面 1 7 e には係合部材 1 7 f が突設され、係合部材 1 7 f を被係合部 1 6 a に係合させることによりペダルパッド 1 7 がウエイト部材 1 6 に取り付けられる。



1

2

【実用新案登録請求の範囲】

【請求項 1】 中途部に回転支点を有するレバーの端部にペダルパッドが取り付けられ、該ペダルパッドを踏み込むことにより前記回転支点を基準に前記レバーが回転するように構成されたペダルパッドの取付構造において、

前記レバーの端部には板状のウエイト部材が固定され、該ウエイト部材には被係合部が形成され、前記ペダルパッドの下面には係合部材が突設され、該係合部材を前記被係合部に係合させることにより前記ペダルパッドが前記ウエイト部材に取り付けられることを特徴とするペダルパッドの取付構造。

【図面の簡単な説明】

【図 1】 図 3 の A-A 線拡大矢視断面図である。

【図 2】 図 1 に対応したペダルパッド取り付け前の拡大断面図である。

*

* 【図 3】 ペダルパッドの正面図である。

【図 4】 図 3 の B-B 線矢視断面図である。

【図 5】 アクセルペダルの取付構造を示す断面図である。

【図 6】 従来のアクセルペダルの取付構造を示す断面図である。

【符号の説明】

14…支持ピン（回転支点）

15…レバー

15a…下方部（レバーの端部）

16…ウエイト部材

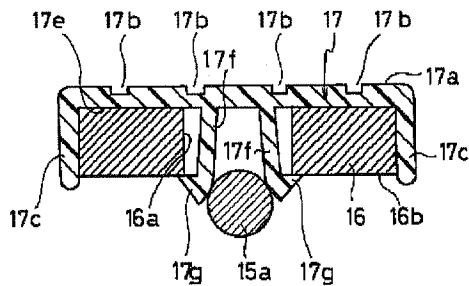
16a…空間部（被係合部）

17…ペダルパッド

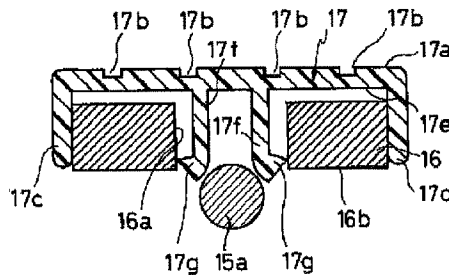
17e…ペダルパッドの下面

17f…係合部材

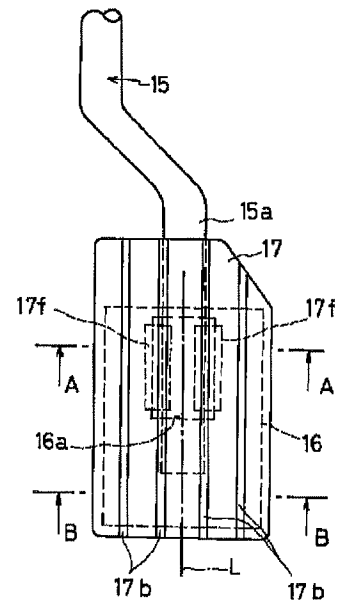
【図 1】



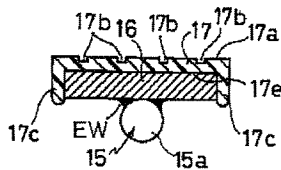
【図 2】



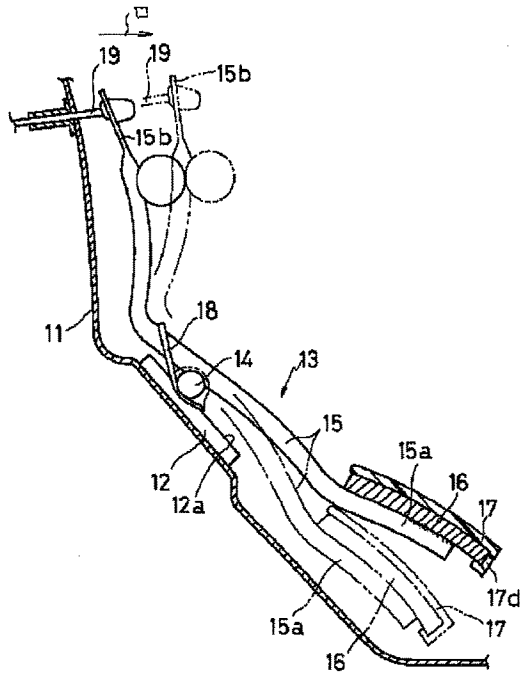
【図 3】



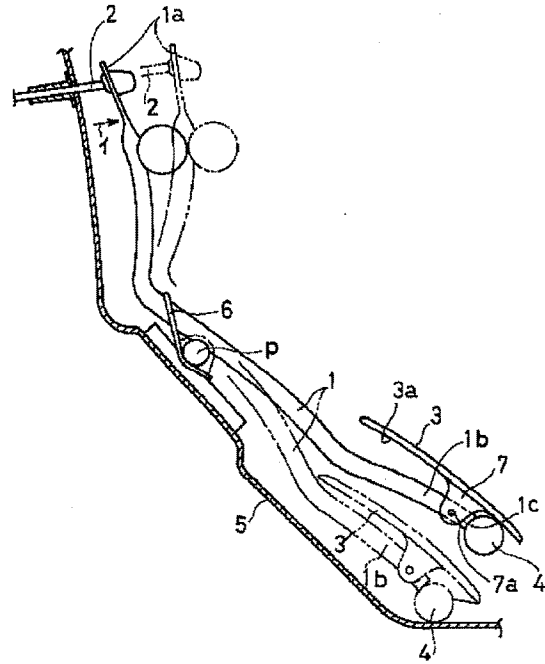
【図 4】



【図5】



【図6】



【考案の詳細な説明】**【0001】****【産業上の利用分野】**

本考案は、例えばアクセルペダル等に使用されるペダルパッドの取付構造に関するものである。

【0002】**【従来の技術】**

従来、斯かるペダルパッド、例えば自動車のアクセルペダルのペダルパッドの取付構造にあつては、図6に示されるように（実開昭57-171930号公報参照）、回動支点pを有するレバー1の上方部1aにアクセル開閉用のケーブル2が連結され、レバー1の端部たる下方部1bにはペダルパッド3が取り付けられ、このペダルパッド3を踏み込む（図6鎖線状態）ことにより、ケーブル2が引っ張られて（矢印イ方向）アクセルが開くように構成されたものがある。

【0003】

また、レバー1の下端部1cにはウエイト部材4が取り付けられている。このウエイト部材4は、ケーブル2又は車体5側からの振動伝達によりレバー1が共振するのを防止するように設定されている。図中、6はレバー1を矢印イとは反対方向に付勢してレバー1を復帰させるリターンスプリング、7はペダルパッド3の下面3aに取り付けられたブラケットでレバー1に軸7aを介して軸支されている。

【0004】**【考案が解決しようとする課題】**

ところで、上記の如く構成されたペダルパッド3にあつては、レバー1の共振を防止させるためのウエイト部材4がレバー1の下端部1cに取り付けられているため、ウエイト部材4の大きさは、ペダルパッド3の踏み込み量等の関係からレイアウト上の制約があるため、ウエイト部材4の重量設定が狭い範囲に限定されてしまうという問題があった。

【0005】

本考案は上記事情に鑑みなされたものであって、簡単な構成でありながら、レ

イアウト上の制約をほとんど受けることなくウエイト部材をワンタッチでペダルパッドに取り付けることができ、しかもウエイト部材の重量設定を広い範囲で設定することができるペダルパッドの取付構造を提供することを目的とするものである。

【0006】

【課題を解決するための手段】

そこで本考案は、その目的を達成するため、中途部に回動支点を有するレバーの端部にペダルパッドが取り付けられ、該ペダルパッドを踏み込むことにより前記回動支点を基準に前記レバーが回動するように構成されたペダルパッドの取付構造において、

前記レバーの端部には板状のウエイト部材が固定され、該ウエイト部材には被係合部が形成され、前記ペダルパッドの下面には係合部材が突設され、該係合部材を前記被係合部に係合させることにより前記ペダルパッドが前記ウエイト部材に取り付けられることを要旨とする。

【0007】

【作用】

このような構成においては、レバーにウエイト部材を固定させた後、ペダルパッドの下面に突設された係合部材をウエイト部材の被係合部に係合させることによりペダルパッドがウエイト部材に取り付けられる。

【0008】

【実施例】

次に、本考案のペダルパッドの取付構造の実施例を図1乃至図5に基づいて説明する。

【0009】

図1は図3のA-A線拡大矢視断面図、図2は図1に対応したペダルパッド取り付け前の拡大断面図、図3はペダルパッドの正面図、図4は図3のB-B線矢視断面図、図5はアクセルペダルの車体への取付状態を示す断面図である。

【0010】

図5において、車体ダッシュパネル11の所定位置にはブラケット12が固定

され、このブラケット12の前面12aにはアクセル開閉用のペダル13を取り付けるための支持ピン14が車体巾方向に延出されて取り付けられている。

【0011】

ペダル13は、略上下方向に向けて延出されたレバー15と、このレバー15の端部たる下方部15aにウエイト部材16を介して取り付けられたペダルパッド17とを備えている。図中18はレバー15の上方部15bを車体ダッシュパネル11側に付勢するように設定された復帰スプリングである。

【0012】

レバー15の中途部は支持ピン14に取り付けられて、この支持ピン14がレバー15の回動支点となっている。また、レバー15の上方部15bにはケーブル19の一端部が取り付けられ、ペダルパッド17を踏み込む（図5鎖線状態）ことにより、支持ピン14を支点にレバー15が回動し、この回動に連動してケーブル19が引っ張られて（図5矢印口方向）アクセルが開放するように設定されている。

【0013】

ウエイト部材16は、金属等を板状に形成したものが使用されていて、図3及び図4に示すように、ウエイト部材16の中心Lがレバー15の下方部15aの軸線に対応するように位置している。また、図1及び図2に示すように、ウエイト部材16のレバー15に対応した一部分には空間部16a（被係合部）が形成され、図4に示すように、この空間部16aを除いたレバー15に対応した部分がレバー15に溶接EW等の手段により固定されている。

【0014】

ペダルパッド17は、樹脂又はゴム等から成形され、その上面17aには複数の溝17b、17b…が形成されている。また、ペダルパッド17の左右の側壁17c、17c及び下面17eはウエイト部材16を上方から覆い隠すように設定されている。このため、ウエイト部材16の各エッジの面取り加工は不要となっている。さらに、ペダルパッド17の下面17eには、図1及び図2に示すように、左右一対の係合部材17f、17fが所定間隔を存して下方へ向けて突設されている。

【0015】

この係合部材17f, 17fは、ウエイト部材16にペダルパッド17を装着した際に、ウエイト部材16の空間部16aを貫挿するように設定されている。また、係合部材17f, 17fはレバー15を間に挟むように設定されている。さらに、係合部材17f, 17fの下端には、ウエイト部材16の下端面16bに係合する係合爪17g, 17gが形成されてる。

【0016】

ところで、係合部材17fはペダルパッド17の下面17eから係合爪17gのウエイト部材16の下面16bに当接する部分までの下方突出量をウエイト部材16の肉厚と略同じに設定することにより、ペダルパッド17をウエイト部材16に装着した際にガタ等を生じさせることなく装着することができる。

【0017】

上記の構成において、レバー15の所定位置にウエイト部材16を溶接等の手段により固定し、この状態から、ウエイト部材16にペダルパッド17を装着する。

【0018】

このとき、ウエイト部材16の空間部16aに、ペダルパッド17の係合部材17f, 17fを挿入すると、この係合部材17f, 17fがレバー15により拡開されて係合爪17g, 17gをウエイト部材16の下面16bに係合させることができる。

【0019】

【考案の効果】

以上説明したように、本考案のペダルパッドの取付構造にあっては、レバーの端部には板状のウエイト部材が固定され、該ウエイト部材には被係合部が形成され、前記ペダルパッドの下面には係合部材が突設され、該係合部材を前記被係合部に係合させることにより前記ペダルパッドが前記ウエイト部材に取り付けられるので、簡単な構成でありながら、レイアウト上の制約をほとんど受けることなくウエイト部材をワンタッチでペダルパッドに取り付けることができ、しかもウエイト部材の重量設定を広い範囲で設定することができる。